

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Mevr. L. Hoyer
Indiener Dhr. A.W.P. Jansen
Telefoon 5113914
E-mail: lhoyer@haarlem.nl
WZ/GM Reg.nr. 2011/63443
Bijlagen A
B & W-vergadering van 12 april 2011

Onderwerp

uitwerking motie autoluwe Zijlstraat (in participatie)

DOEL: Besluiten

Overeenkomstig het raadsbesluit van 24 september 2009 (Raaks 07/88263) is de motie "Autoluwe Zijlstraat" met participanten uitgewerkt. Het eindresultaat is verwerkt in een voorlopig ontwerp autoluwe Zijlstraat en wordt vrijgegeven voor inspraak.

Het vrijgeven voor inspraak is een bevoegdheid van het college.

Voor de terugkoppeling richting Raad wordt het VO Autoluwe Zijlstraat ter informatie naar de commissie Beheer verstuurd.

B&W

1. het ontwerp 'autoluwe Zijlstraat' vrij te geven voor inspraak;
2. De kosten van het autoluw maken van de Zijlstraat met één dynamische paal zijn begroot op € 190.000,--. Deze kosten worden gedekt uit een raadskrediet van € 250.000,-- (WZ/GM2010/7442).
3. de Zijlstraat te voorzien van één dynamische paal;
4. de betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit;
5. het besluit wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Beheer.

Collegebesluit

Onderwerp: uitwerking motie autoluwe Zijlstraat (in participatie)
Reg. Nummer: 2011/63443

1. Inleiding

Op 24 september 2009 heeft het voornemen om de Raaks aan de zijde van de Raaksbruggen volledig af te sluiten geleid tot een (prematuur) bezwaarschrift en heeft de Raad ons na een inhoudelijke discussie met een motie “Autoluwe Zijlstraat” (besluit Raaks 07/88263) opgedragen om:

- bij het realiseren van het Raaksproject in overleg met bewoners en winkeliers te onderzoeken of het westelijk deel van de Zijlstraat autoluw gemaakt kan worden;
- wat venstertijden betreft op de Raaks hetzelfde regime toe te passen als in het voetgangersgebied van het centrum;
- voor de bewoners ontheffing te verlenen zodat ze via de Raaks bij de parkeer-garage in de Korte Zijlstraat kunnen komen.

Voor de uitwerking van de motie is een budget van € 250.000 beschikbaar gesteld (WZ/GM2010/7442). De uitwerking is planmatig en inhoudelijk afgestemd op de afspraken zoals vastgelegd in de ‘Realisatieovereenkomst Raaks’ omdat met MAB overeengekomen is dat de aanleg van de Raaks start in januari ‘11. Daarom is direct na consensus met de participanten over de Raaks het resultaat verwerkt in het VO (voorlopig ontwerp) Raaks. Het VO Raaks heeft tot en met 23 januari jl. ter inzage gelegen en de participanten hebben positief gereageerd.

Voor de inrichting van de Raaks verwijzen wij u korthedshalve naar onze nota ‘Realisatie Openbare Ruimte Raaksproject’ (reg. nr. WZ/GM2010/ 352573).

Het participatietraject is inmiddels afgerond. Als externe partijen zijn voor dit overleg uitgenodigd: bewoners/vertegenwoordigers VVE Zijlpoort, Wijkraad Vijfhoek, City Haarlem, Horeca Haarlem, Café de Flapcan, MKB, de Lutherse Kerk, Aannemersbedrijf van Zalingen, Fietsersbond en Politie Kennemerland. De resultaten naar aanleiding van het overleg met de participanten zijn als studievarianten op papier uitgewerkt. Deze varianten zijn ter afsluiting van het participatietraject gebruikt als onderlegger voor het VO Autoluwe Zijlstraat. Wij stellen voor om de Zijlstraat met één beweegbare paal af te sluiten en de verkeerscirculatie in de directe omgeving op een aantal onderdelen aan te passen. Met de participanten is telkenmale gesproken over twee dynamische palen. Het VO Autoluwe Zijlstraat treft u aan als **bijlage A**. De studievarianten (onderleggers) zijn aangehecht als **bijlage B**.

2. Besluitpunten college

- het ontwerp ‘autoluwe Zijlstraat’ vrij te geven voor inspraak;
- De kosten van het autoluw maken van de Zijlstraat met één dynamische paal zijn begroot op € 190.000,-. Deze kosten worden gedekt uit een raads krediet van € 250.000,- (WZ/GM2010/7442).
- de Zijlstraat te voorzien van één dynamische paal;
- de betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit;
- het besluit wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Beheer.

3. Beoogde resultaten

- a. Raaks wordt afgesloten en voetgangersgebied
- b. Zijlstraat wordt autoluw
- c. Korte Zijlstraat wordt doodlopend
- c. Bereikbaarheid van de garages in de Korte Zijlstraat en Bakkumstraat voor ontheffinghouders
- d. Bereikbaarheid Witte Herenstraat

Het VO Autoluwe Zijlstraat geeft een compleet verkeerscirculatieplan voor het noordwestelijke deel van het centrum en is in direct overleg met de participanten tot stand gekomen. Het plan sluit volledig aan op het VO Raaks en de herontwikkeling van het Raaksgebied.

4. Argumenten

Afsluiten Raaks

Omdat de rotonde is vervallen (Raaksbruggen) is het afsluiten van de Raaks noodzakelijk voor de ontsluiting van de Raaksparkeergarage en de afhandeling van belangrijke verkeersstromen. De Raaks wordt met verzinkbare palen alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer (laden & lossen en bewoners Korte Zijlstraat en Bakkumstraat) en voetgangersgebied. Het voetgangersgebied op de Raaks verbetert het verblijfsklimaat.

Ontsluiting Raaks(straat) - Kinderhuisvest

Het volledig afsluiten van de Raaks belemmert de bevoorrading van bedrijven op de Raaks en de bereikbaarheid van de garages in de Korte Zijlstraat en Bakkumstraat. Met een ontheffing mag dit verkeer vanaf de Raaks rechtsaf de Kinderhuisvest op rijden. Met deze verkeersbeweging kunnen de hoofdverkeersstromen (Zijlvest - Zijlsingel en vice versa) gewoon door blijven rijden.

Autoluwe Zijlstraat met vensterpalen

De Zijlstraat-west is een smalle straat en een drukke fietsroute. Met vensterpalen wordt de straat autoluw en veiliger voor fietsers en voetgangers.

De Zijlstraat is alleen tussen 6 en 11 uur 's ochtends zonder pasje toegankelijk voor automobilisten/bevoorrading (het zogeheten binnenstadsregime).

In het ontwerp van de Zijlstraat was oorspronkelijk aan beide zijden een dynamische paal opgenomen. Ook in een éénrichtingsstraat is dit aan beide zijden gebruikelijk (staand beleid), omdat de praktijk uitwijst dat er anders verkeers-overtredingen plaatsvinden.

De kosten van de dynamische palen zijn aanzienlijk. Vanwege de door het College gegeven opgave tot kostenbesparingen is een heroverweging op zijn plaats om de nut- en noodzaak van 2 palen voor een éénrichtingsstraat te bezien. Gezien de situatie in de Zijlstraat kan aan de inritzijde 1 dynamische paal voldoende zijn. Voorgesteld wordt om dit in de Zijlstraat toe te passen en over circa 1 jaar te bezien of de maatregel afdoende is.

Voorkomen sluipverkeer: omdraaien rijrichting Zijlstraat, afsluiten Korte Zijlstraat
Rekening houdend met het afsluiten van de Raaks en ter voorkoming van sluipverkeer vanaf de Gedempte Oude gracht (voor 11.00 uur) wordt de rijrichting in de Zijlstraat omgedraaid (tijdelijke situatie wordt definitief). Het afsluiten van de Korte Zijlstraat (blijft 2-richtingen) is een wens van de bewoners maar voorkomt tevens sluipverkeer richting Raaks en zoekend verkeer dat gebruik wil maken van enkele parkeerplaatsen in de Korte Zijlstraat.

Ontsluiting Witte Herenstraat door omdraaien rijrichting

Door de rijrichtingen in de Witte Herenstraat om te draaien (wordt van noord naar zuid) kunnen de mensen die hier moeten zijn via de Zijlstraat naar de Nassaulaan wegrijden. Omdat het meest oostelijke deel van de Zijlstraat niet fysiek wordt afgesloten blijft de Witte Herenstraat zonder ontheffing bereikbaar.

Bereikbaarheid Witte Herenstraat

Om de Witte Herenstraat met een gewijzigde rijrichting bereikbaar te maken moet ook de rijrichting in de Magdalenastraat en Kraaijenhorst omgedraaid worden (zijn met de Witte Herenstraat verbonden).

Bereikbaarheid garages Korte Zijlstraat en Bakkumstraat

Voor bewoners met een garage in de Korte Zijlstraat en Bakkumstraat die komen vanuit het noorden zijn twee mogelijkheden uitgewerkt. De meest veilige en minst ingrijpende oplossing hebben wij als zgn. voorkeursvariant in het VO Raaks overgenomen. Dit houdt in dat alleen de bewoners met een ontheffing via de Nassaulaan over de busbaan de Raaks op mogen. De ontheffing geldt voor ca 50 auto's en niet voor bevoorrading. De toelatingsregels op de Raaks zijn gelijk aan het regime in de binnenstad. Rijden over een stukje busbaan is nieuw en vraagt in beginsel om wat extra controle (handhaving).

Financieel

Voor de uitwerking van de motie is bij raadsbesluit WZ/GM2010/7442 een budget beschikbaar gesteld van € 250.000 (incidenteel). Dit budget is taakstellend en bestemd voor de dekking van de werkvoorbereiding, uitvoering en communicatie (participatie & inspraak). Door te werken met 1 dynamische paal wordt bezuinigd op de uitvoeringskosten en in onderhoud.

Planning

Het VO Autoluwe Zijlstraat geeft inzicht in het totale verkeerscirculatieplan voor het Raaksgebied en is volledig afgestemd op het VO Raaks (inhoudelijk en planmatig). De uitvoering van het werk voorvloeiend uit de motie is niet kritisch maar volgend op de Raaks. De nadruk ligt hierbij voornamelijk op het bereikbaar houden van het Raaksgebied en het winkelgebied in de binnenstad ten tijde van diverse uitvoerende werkzaamheden.

Duurzaamheid

Het accent ligt op een goede bereikbaarheid van woningen, garages en bedrijven in het Raaksgebied in samenhang met een autoluwe Zijlstraat. Mogelijk moet één boom in de Witte Herenstraat gekapt en herplant in verband met de bereikbaarheid van een garage. Bij herplant gaat het om een Tilia Platyphyllos in leivorm (25/20) conform de overige nieuwe bomen in de Witte Herenstraat.

Onderhoud- en beheer

Door de introductie van 1 vensterpaal in de Zijlstraat nemen de jaarlijkse kosten voor onderhoud/vervanging toe met ca € 6.000. Dit leidt tot een extra druk op het reguliere onderhoudsbudget.

5. Kanttekeningen

Binnen het project is geen financiële ruimte voor de herinrichting van de Zijlstraat. Zoveel als het budget toelaat wordt de inrichting wel aangepast aan een autoluwe inrichting (werk met werk maken). Hiermee wordt bedoeld dat daar waar de Zijlstraat of het trottoir open moet, obstakels worden verwijderd die geen functie meer vervullen. Dit levert een positieve bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit.

6. Uitvoering

Het VO Autoluwe Zijlstraat wordt middels de standaard procedure vrijgegeven voor inspraak. Bij de realisatie wordt het werk afgestemd op de overige werkzaamheden in het Raaksgebied omdat de bereikbaarheid van de werkgebieden, woningen en winkels cruciaal blijft. Het werk zal na verwachting uiterlijk in het vierde kwartaal van 2011 gereed zijn.

7. Bijlagen

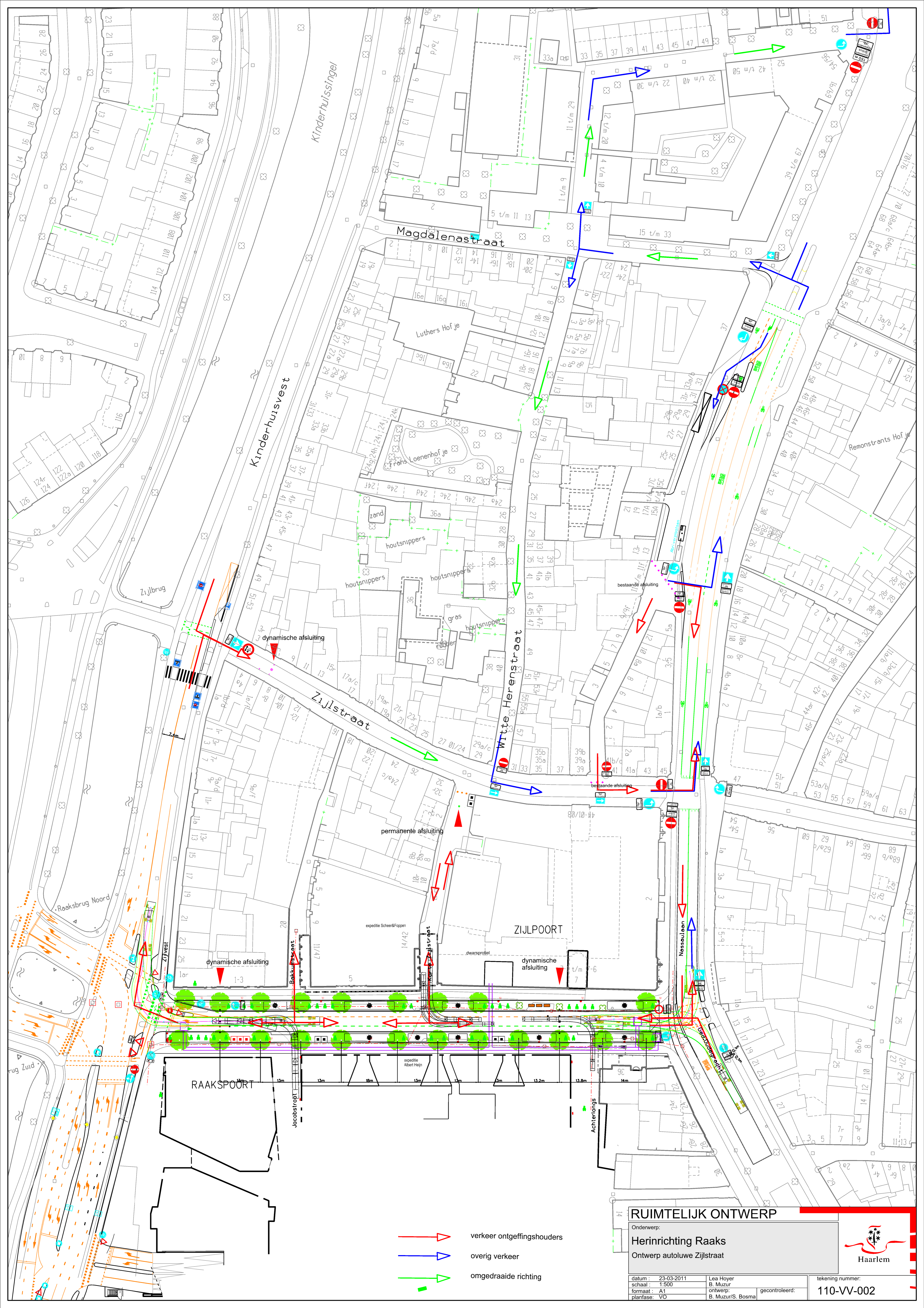
Bijlage A: Voorlopig ontwerp Autoluwe Zijlstraat

Bijlage B: studievarianten (incl. toelichting) met een beschrijving van de inhoud en overwegingen zijn beschikbaar via het bestuursinformatiesysteem.

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester



- verkeer ontgeffingshouders
- overig verkeer
- omgedraaide richting

RUIMTELIJK ONTWERP

Onderwerp:
Herinrichting Raaks
 Ontwerp autoluwe Zijlstraat



datum : 23-03-2011	Lea Hoyer	tekening nummer:
schaal : 1:500	B. Muzur	110-VV-002
formaat : A1	ontwerp:	gecontroleerd:
planfase : VO	B. Muzur/S. Bosma	

Studievarianten (toelichting)

Uitwerkingen met participanten n.a.v. motie Autoluwe Zijlstraat

Variante 1: praatprent gemeente

Inhoud:

1. De rijrichting in de Zijlstraat wordt omgedraaid, en er worden venstertijden geïntroduceerd. Hiermee wordt de straat na elf uur afgesloten voor autoverkeer, gelijk aan de oostelijke Zijlstraat.
2. De Raaks wordt voetgangersgebied met verzinkbare palen, alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer (laden & lossen, bewoners Korte Zijlstraat en Bakkumstraat). Er gelden geen vensertijden.
3. Vanaf de Raaks mag men alleen rechtsaf de Kinderhuisvest op (dus niet linksaf of rechtdoor over het kruispunt Raaksbruggen).

Overwegingen:

1. Het omdraaien van de rijrichting voorkomt vóór elf uur 's ochtends sluipverkeer tussen de GOG/Nassaulaan en de Kinderhuisvest.
De afsluiting voor autoverkeer maakt de straat veiliger.
De aansluiting Zijlstraat / Kinderhuisvest vraagt aandacht qua bochtstralen en verkeersveiligheid.
2. Het voetgangersgebied Raaks(straat)verbetert het verblijfsklimaat, woningen en bedrijven blijven met een verzinkbare paal bereikbaar voor bestemmingsverkeer.
3. Doordat men alleen rechtsaf mag kunnen de hoofdverkeersstromen (Zijlvest – Zijlsingel en vice versa) gewoon door blijven rijden.

Variante 2: Zijlstraat niet omgedraaid

Inhoud:

1. De rijrichting in de Zijlstraat wordt niet omgedraaid. Wel worden er venstertijden geïntroduceerd. Hiermee wordt de straat na elf uur afgesloten voor autoverkeer, gelijk aan de oostelijke Zijlstraat.
2. De Korte Zijlstraat wordt richting Zijlstraat afgesloten voor autoverkeer met een permanente paal.
3. De Raaks wordt voetgangersgebied met verzinkbare palen, alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer (laden & lossen, bewoners Korte Zijlstraat en Bakkumstraat). Er gelden geen vensertijden.
4. Vanaf de Raaks mag men alleen rechtsaf de Kinderhuisvest op (dus niet linksaf of rechtdoor over het kruispunt Raaksbruggen).

Overwegingen:

1. Het niet omdraaien van de rijrichting geeft risico op sluipverkeer vóór elf uur 's ochtends, tussen de GOG/Nassaulaan en de Kinderhuisvest.
De afsluiting voor autoverkeer maakt de straat veiliger.
De aansluiting Zijlstraat / Kinderhuisvest vraagt aandacht qua verkeersveiligheid.
2. Door de rijrichting in de Zijlstraat niet om te draaien is het mogelijk de Korte Zijlstraat bij de Zijlstraat af te sluiten voor autoverkeer. De bochten vragen om aandacht i.v.m. de bereikbaarheid de Witte Herenstraat (o.m. loodgietersbedrijf).
3. Het voetgangersgebied op de Raaks verbetert het verblijfsklimaat en woningen/bedrijven blijven bereikbaar.
4. Doordat men alleen rechtsaf mag kunnen de hoofdverkeersstromen (Zijlvest – Zijlsingel en vice versa) gewoon door blijven rijden.

Variant 3: geen beperking bij kruispunt Raaksbruggen

Inhoud:

Deze variant staat los van het wel of niet omdraaien van de rijrichting in de Zijlstraat en is in grote lijnen gelijk aan de eerste twee varianten. Daarom worden hier niet nogmaals alle aspecten herhaald die bij de eerste twee varianten zijn genoemd. Maar bij deze variant mag men vanaf de Raaks over het kruispunt Raaksbruggen rechtdoor, linksaf en rechtsaf. Ofwel naar de Zijlsingel, Leidsevaart, Zijlvest / Wilhelminastraat en naar de Kinderhuisvest.

Overwegingen:

Verkeer dat vanaf de Raaks het kruispunt 'oversteekt' (richting Zijlsingel of Leidsevaart) of linksaf slaat de Zijlvest / Wilhelminastraat in, onderbreekt vrijwel alle andere verkeersstromen. De belangrijkste en drukste verkeersstromen zijn de routes Wilhelminastraat / Zijlsingel en andersom (stad uit en stad in), en de busroutes Kinderhuisvest / Wilhelminastraat en andersom.

Uit onderzoek (simulaties) is gebleken dat bij een rechtdoorgaande beweging en/ of linksafslaande beweging vanaf de Raaks (dus dwars door voornoemde hoofdstroom heen) er veel minder verkeer kan worden afgewikkeld en het verkeer vastloopt. Met name op de Zijlweg ontstaat dan een file die onwenselijk is aangezien de Zijlweg één van de belangrijkste uitrukroutes is van de nood- en hulpdiensten.

Varianten 4 en 5: Raaks benaderbaar vanaf de Raaksbruggen

Inhoud:

Deze variant staat ook los van het wel of niet omdraaien van de rijrichting in de Zijlstraat en is (net als variant 3) in grote lijnen gelijk aan de eerste twee varianten. Daarom worden hier niet nogmaals alle aspecten herhaald. Maar bij deze variant mag men vanaf de Zijlvest over het kruispunt Raaksbruggen rechts- of linksaf de Raaks oprijden.

Overwegingen:

Met name voor de bewoners van de Korte Zijlstraat biedt variant 4 en 5 mogelijkheden om vanuit het noorden hun garage te bereiken zonder om te hoeven rijden of vanuit het zuiden komend, zonder over de Gedempte Oude Gracht te hoeven rijden.

Omdat de Raaks (straat) autoluw moet worden en het verkeer niet onbeperkt vanaf de Raaks de Raaksbruggen op mag, moet dit worden gereguleerd met een verzinkbare paal. Om het mogelijk te maken dat verkeer vanaf de Zijlvest de Raaks in rijdt, moet er voldoende opstelruimte te zijn vóór deze paal omdat anders het wachtend verkeer het kruispunt blokkeert.

Daarnaast maakt deze links- of rechtsaf beweging het noodzakelijk dat het verkeer op de Zijlvest niet meer tegelijk in noordelijke en zuidelijke richting kunnen rijden. Verkeer in zuidelijke richting dat linksaf slaat, onderbreekt immers de stroom in noordelijke richting. Daarnaast doorkruisen beide stromen richting Raaks de fietsroute langs de Zijlvest.

Verkeer dat vanaf de Zijlsingel 'rechtdoor' rijdt de Raaks op, doorkruist de hoofdstroom de stad uit (richting Zijlsingel) en/of de noordelijke richting over de Zijlvest. Ook dit zou betekenen dat deze belangrijke stromen, die nu nog tegelijk kunnen rijden, niet meer gelijktijdig zouden kunnen rijden en het verkeer vastloopt.

Alle mogelijke varianten waarbij verkeer vanaf het kruispunt Raaksbruggen de Raaks op mag rijden hebben een negatieve invloed op de doorstroming, en zullen leiden tot opstropend verkeer op de Zijlvest / Wilhelminastraat en de Zijlsingel / Zijlweg. Daarnaast is er het conflict met de rechtdoorgaande fietsers over de Zijlvest.

Variant 6: Raaks benaderbaar via de Nassaulaan

Inhoud:

Deze variant is in grote lijnen gelijk aan variant I maar hier mogen de bewoners van de Korte Zijlstraat vanaf de Nassaulaan de Raaks op zodat zij hun garage makkelijker vanuit het noorden kunnen bereiken.

Om het overige verkeer wel te blijven weren zodat zij niet 'doodlopen' op autoluwe straten of een busbaan, geldt dat de Nassaulaan een busbaan is of anderszins verboden in te rijden is.

Overwegingen:

Een busbaan of inrijdverbod op zich is eenvoudig te handhaven: van iedereen van wie de politie constateert dat die in overtreding is hoeft slechts het kenteken en de tijd te worden genoteerd, en er kan beboet worden. De automobilist hoeft hiervoor niet staande te worden gehouden.

Op het moment dat er ontheffing wordt verleend waardoor het voor ontheffinghouders wordt toegestaan een busbaan *ook* te gebruiken is deze vorm van handhaving *niet* meer mogelijk. Ook niet als het inrijdverbod genegeerd wordt. Aan een auto is immers niet te zien of deze wel of geen ontheffing heeft. In dat geval zou elke auto eerst staande moeten worden gehouden, en de bestuurder moeten worden gevraagd naar zijn of haar ontheffing. Dat is op deze locatie, in een drukke busroute, niet wenselijk.

Dan resteert nog het alternatief dat dit deel van de Nassaulaan geen busbaan of inrijdverbod kent, maar slechts een doodlopende straat wordt. Dat is vanwege de verkeersveiligheid niet wenselijk. Automobilisten eindigen dan op de kruising Raaks / Gedempte Oude Gracht, en mogen daar niet rechtsaf de Raaks op en niet rechtdoor de Gedempte Oude Gracht op. Men moet dan op dit kruispunt keren, wat onveilige situaties oplevert.

Het is niet uitvoerbaar om alleen bewoners van de Korte Zijlstraat een ontheffing te geven voor het stuk busbaan op de Nassaulaan, omdat het een situatie creëert waarbij handhaving niet of nauwelijks mogelijk is tegen het rijden op de busbaan. Ook een andere oplossing, bijvoorbeeld een inrijdverbod met een uitzondering voor ontheffinghouders, geeft deze problemen.

Variant 7: Raaks rechtsaf op rijden vanaf de Wilhelminastraat/Zijlvest

Inleiding:

In de laatste participatiebijeenkomst (juli jl.) hebben de participanten een aantal concrete verzoeken neergelegd:

- 1) is het mogelijk om vanaf de Wilhelminastraat / Zijlvest rechtsaf de Raaks op te rijden
- 2) wat is de oplossing voor met name de maatschappelijke voorzieningen (kerk, kinderspeeltuin) en de aannemer(s) in de Witte Herenstraat? Als de Zijlstraat autoluw wordt, is de Witte Herenstraat namelijk alleen nog met een ontheffing bereikbaar: is er een beter alternatief?

Deze vragen hebben geleid tot een nieuwe variant, waarbij de Raaks voor bewoners bereikbaar is vanaf het kruispunt Raaksbruggen. Om de Witte Herenstraat bereikbaar te houden wordt de Zijlstraat deels afgesloten met verzinkbare palen, en wordt de rijrichting in de Witte Herenstraat omgedraaid. Dat laatste heeft ook weer gevolgen voor de rijrichtingen in de Magdalenastraat en de Kraaijenhorst.

Inhoud:

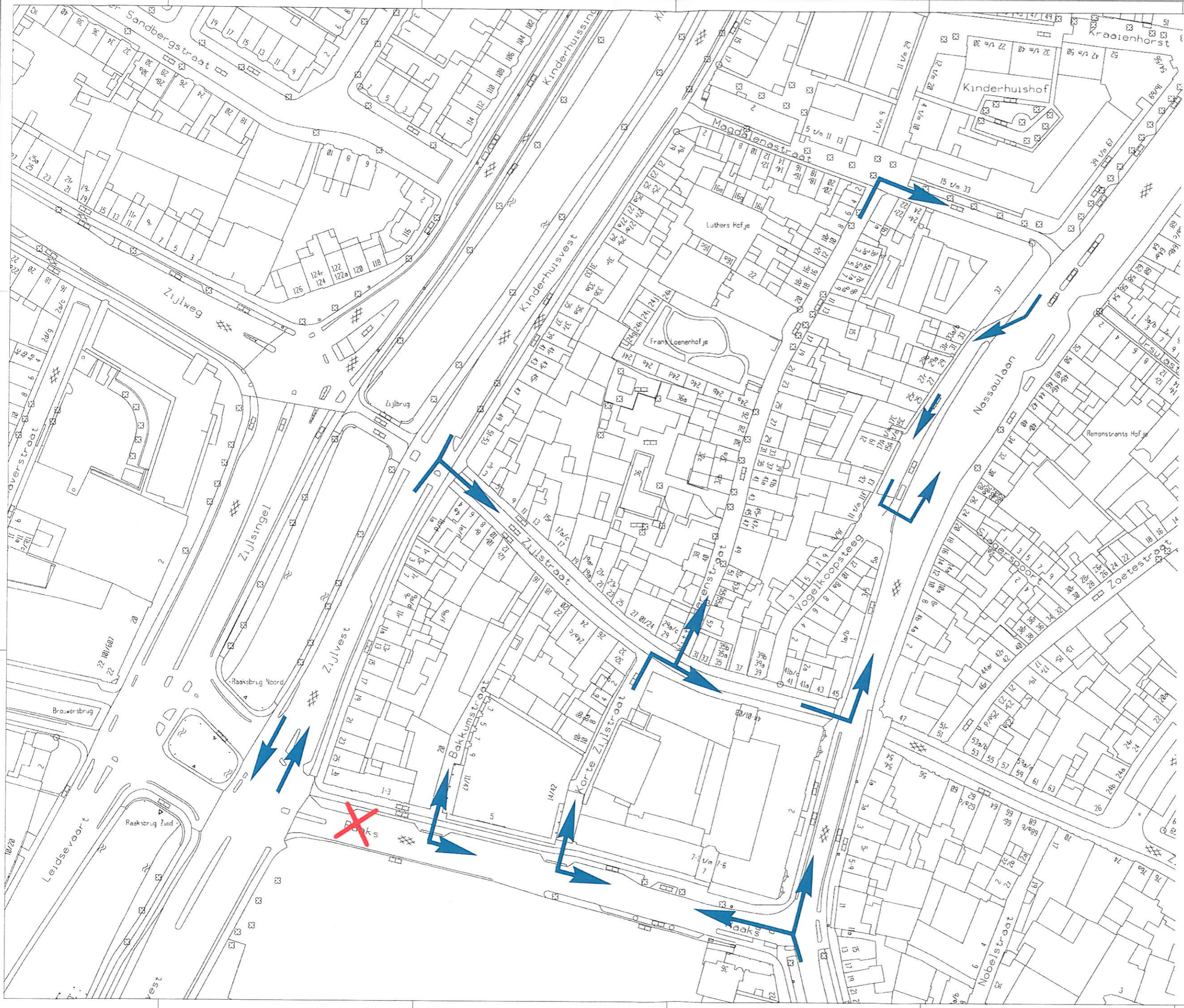
1. De Raaks wordt autoluw, aan beide zijden afgezet met verzinkbare palen. Ladend en lossend verkeer kan de Raaks op vanaf de Gedempte Oude Gracht, en er bij de Zijlvest (rechtsaf) weer af.
Bewoners met een parkeerplaats in de garage in de Korte Zijlstraat of een garage in de Bakkumstraat mogen ook vanuit de Wilhelminastraat / Zijlvest rechtsaf de Raaks op, of vanaf de Raaksbruggen (vanaf de Zijlsingel) recht door de Raaks op.
2. De Zijlstraat wordt autoluw, de rijrichting wordt omgedraaid en is straks van west naar oost. De Zijlstraat wordt aan de Kinderhuisvest-zijde afgezet met een dynamische paal, en tussen de Korte Zijlstraat en de Witte Herenstraat komt de tweede dynamische paal te staan.
3. De Witte Herenstraat krijgt een omgedraaide rijrichting, van noord naar zuid. Op deze manier kunnen mensen die in de Witte Herenstraat moeten zijn, via de Zijlstraat naar de Nassaulaan wegrijden. Zij hoeven dan geen ontheffing of vergunning te hebben.
4. Om de Witte Herenstraat in deze richting bereikbaar te maken, moet de rijrichting in de Magdalenastraat worden omgedraaid (van oost naar west). In de aansluitende Kraaijenhorst moet dan ook de rijrichting worden omgedraaid (nu bij de Kraaijenhorst naar binnen en via de Magdalenastraat er uit, straks dus andersom). Het meest oostelijke stuk van de Kraaijenhorst (ter hoogte van de Nassaustraat) blijft tweerichtingsverkeer.

Overwegingen:




1. De toegang voor bewoners vanaf het kruispunt Raaksbruggen is in beide gevallen mogelijk zonder de verkeersregeling te hoeven aanpassen, er hoeven dus geen andere verkeersstromen voor te wachten. Mensen kunnen meerijden met de verkeersstroom recht door (Zijlvest naar het noorden) en linksaf (Zijlweg linksaf naar de Zijlvest / Kinderhuisvest). Deze mogelijkheden gelden nadrukkelijk alleen voor bewoners en niet voor bevoorradend verkeer.
2. Door de Zijlstraat voor de helft af te sluiten met dynamische palen is de Zijlstraat, gecombineerd met het eenrichtingsverkeer, effectief autoluw.
3. Met een omgedraaide rijrichting is de Witte Herenstraat dan te bereiken via de Magdalenastraat, waarna men via de Zijlstraat naar de Nassaulaan kan rijden. Omdat het meest oostelijke deel van de Zijlstraat niet fysiek is afgesloten ontstaat de mogelijkheid om de Witte Herenstraat te ontsluiten zonder door het autoluwe gebied te hoeven rijden.
4. Vanwege de gewijzigde rijrichting van de Witte Herenstraat moeten ook de rijrichtingen in de Magdalenastraat en de Kraaijenhorst worden aangepast, omdat die daarmee verbonden zijn.

Huidige situatie

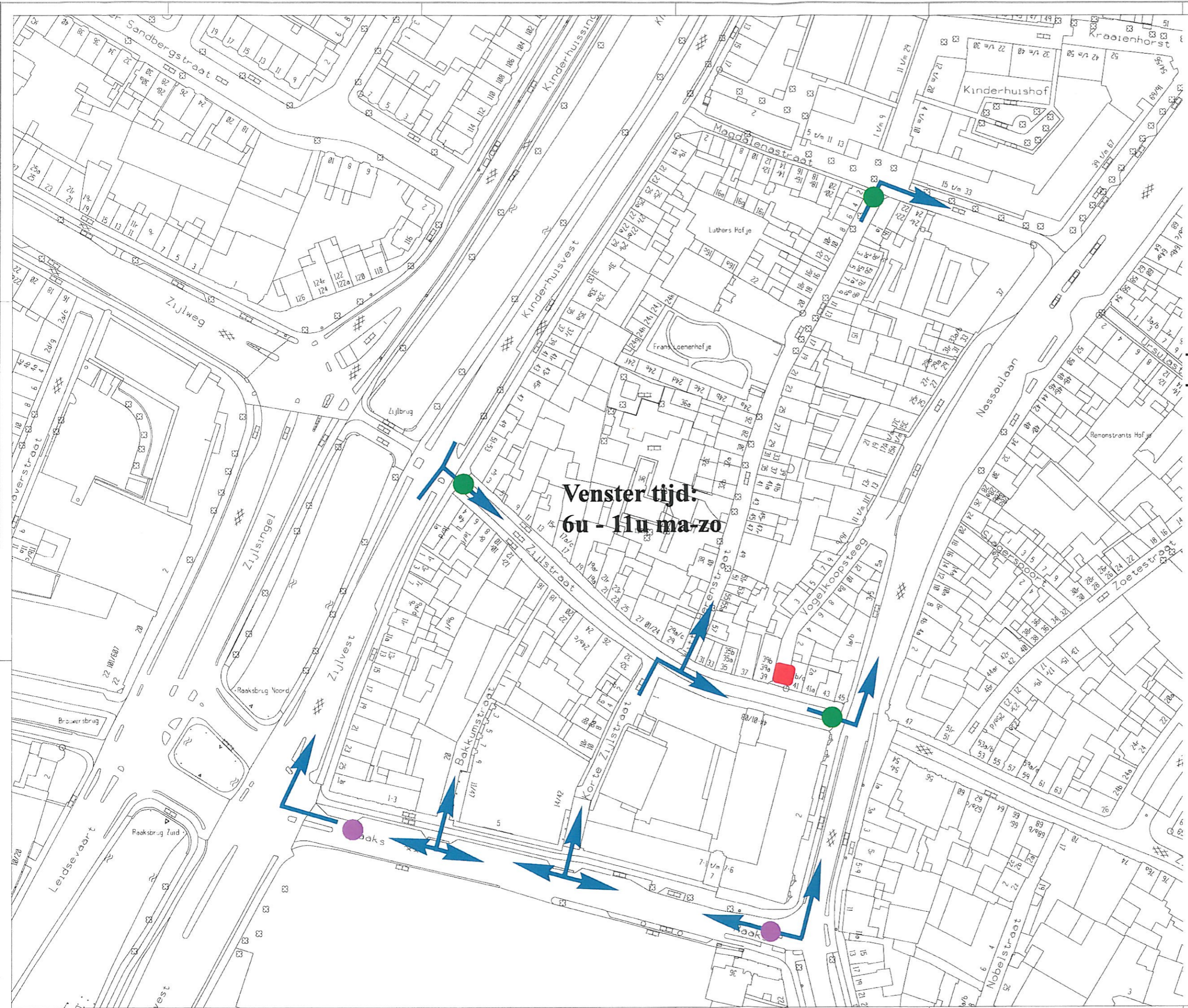
✗ Afsluiting



Variant I

-  Verzinkbare paal
-  Permanente paal
-  'Venster' paal

- Zijlstraat om
- Raaks alleen rechtsaf

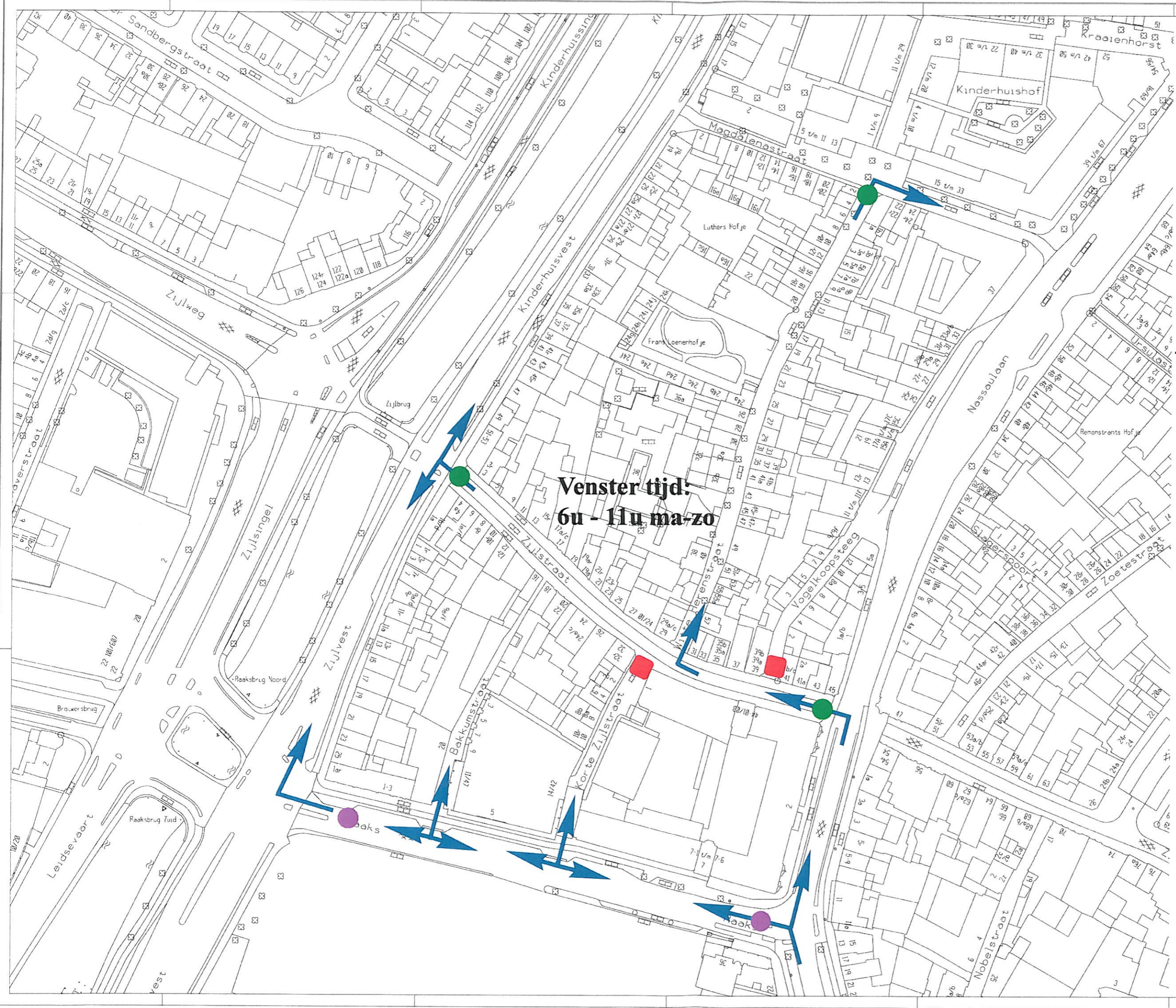


**Venster tijd:
6u - 11u ma-zo**

Variant II

- Verzinkbare paal
- Permanente paal
- 'Venster' paal

- Zijlstraat niet om



**Venster tijd:
6u - 11u ma-zo**

**Variant III
IV en V**

-  Verzinkbare Paal
-  Permanente Paal
-  'Venster' pa

- Zijlstr. om
- Raaks alle richt
- Afsluiting Kort



**Venster tijd:
6u - 11u ma-zo**




Variant 6

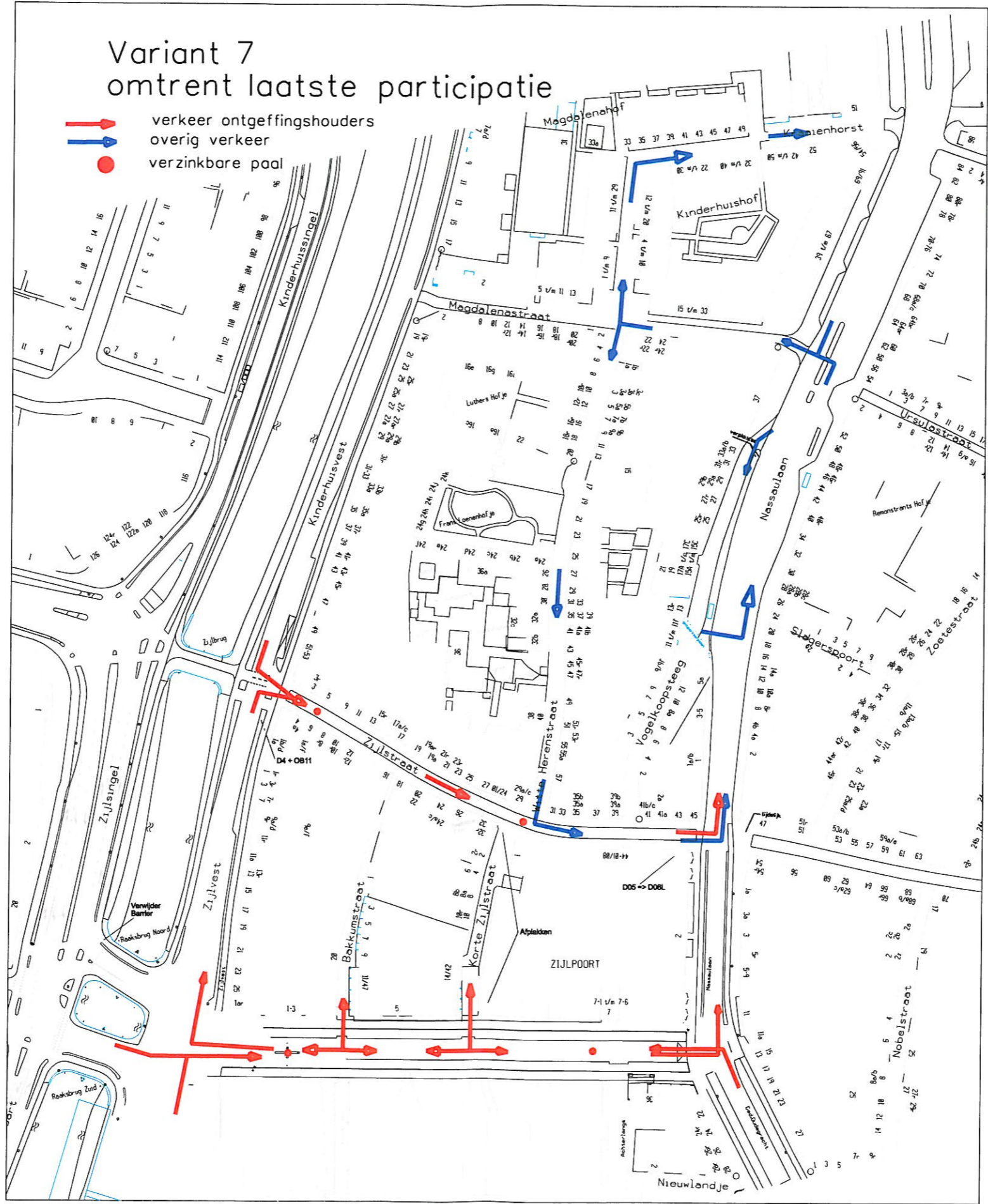
- Verzinkbare paal
- Permanente paal
- 'Venster' paal

➔ Verkeer bewoners



Variant 7 omtrent laatste participatie

-  verkeer ontgeffingshouders
-  overig verkeer
-  verzinkbare paal



TOELICHTING ONTWERP AUTOLUWE ZIJLSTRAAT (290311)

1. introduceren van venstertijden met een dynamisch paal in de Zijlstraat waardoor de straat na elf uur afgesloten wordt voor autoverkeer, gelijk aan de oostelijke Zijlstraat: de afsluiting voor autoverkeer maakt deze straat veiliger;
2. omdraaien rijrichting in het westelijk deel van de Zijlstraat (conform huidige tijdelijke situatie van west naar oost) ter voorkoming van sluipverkeer voor 11.00 uur tussen GOG/Nassaulaan en de Kinderhuisvest;
3. de dynamisch paal aan de westzijde van de Zijlstraat te plaatsen en de rijrichting van de Witte Herenstraat om te draaien (rijrichting wordt dan van noord naar zuid) waardoor de mensen die in de Witte Herenstraat moeten zijn via de Zijlstraat naar de Nassaulaan weg kunnen rijden zonder ontheffing en de Zijlstraat in combinatie met het eenrichtingverkeer effectief autoluw wordt;
4. om de Witte Herenstraat met een gewijzigde rijrichting bereikbaar te maken zal ook de rijrichting in de Magdalenastraat en mogelijk een deel van de Kraaijenhorst aangepast (omgedraaid) moeten worden, omdat die daarmee verbonden zijn;
5. door de Korte Zijlstraat richting de Zijlstraat op eenvoudige af te sluiten voor autoverkeer met een permanente paal wordt de Korte Zijlstraat doodlopend en alleen te bereiken via de Raaks. Dit voorkomt van (sluip)verkeer op de Raaks van mensen die voor die straat geen vergunning/ontheffing hebben;
6. om het verblijfsklimaat op de Raaks te verbeteren wordt de Raaks voetgangersgebied met verzinkbare palen aan beide zijden. Er worden geen venstertijden ingesteld, ook om te voorkomen dat tijdens venstertijden verkeer over de Raaks naar de Raaksbruggen rijdt. De Raaks wordt alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer: bedrijven blijven bereikbaar voor laden en lossen, en bewoners met een parkeergarage in de Korte Zijlstraat of Bakkumstraat kunnen via de Raaks hun garage bereiken;
7. vanaf de Raaks mag men alleen rechtsaf de Kinderhuisvest op (dus niet links af of rechtdoor over het kruispunt Raaksbruggen) zodat de hoofdverkeersstromen (Zijlvest – Zijlsingel en vice versa) gewoon door blijven rijden;
8. de bewoners met een garage in de Korte Zijlstraat en Bakkumstraat mogen met een vergunning/ontheffing via de Nassaulaan over de busbaan de Raaks op zodat de garages ook komend vanuit het noorden bereikbaar zijn.

4 januari '11

L. Hoyer, projectmanager